POLSKA NA MORZU

PISMO LIGI MORSKIEJ i KOLONJALNEJ

Nr. 9 | WARSZAWA, WRZESIEŃ 1936 | ROK 3



Echa żałobne

Straszliwa wieść o śmierci gen. Gustawa Orlicz-Dreszera obiegła cały kraj, okrywając żałobą sztandary Ligi Morskiej i Kolonjalnej, łącząc we wspólnym bólu wszystkich.

Do Zarządu Głównego L. M. K. wpłynęło kilkaset depesz kondolencyjnych zarówno od poszczególnych osób, jak również od instytucyj i organizacyj. Generalny Inspektor Sił Zbrojnych, gen. dyw. E. Śmigły-Rydz nadesłał pismo odręczne tej treści:

„Przesyłam Lidze wyrazy głębokiego współczucia z powodu tragicznego zgonu generała Gustawa Orlicz-Dreszera, który był nietylko Prezesem Zarządu Głównego Ligi, ale płomiennym i nieugiętym szermierzem ideologji powiększenia duchowych i materjalnych sił Narodu, nowym morskim elementem i wytrwałym pionierem nowych morskich dróg, prowadzących do pomnożenia polskiej potęgi".

Pan Wice-Premjer i Minister Skarbu — Eugenjusz Kwiatkowski, którego z gen. G. Orlicz-Dreszerem łączyła wspólna troska o wielkość Polski na morzu, nadesłał do Ligi Morskiej i Kolonjalnej następujący list kondolencyjny:

„Nie mogąc przyjąć osobiście udziału w pogrzebie ś. p. gen. Orlicz-Dreszera, spowodu zastępstwa Szefa Rządu w Warszawie, przesyłam wyrazy głębokiego żalu i szczerego współczucia — w obliczu tej katastrofy, pod której wstrząsającem wrażeniem pozostajemy wszyscy od kilku dni.

Wyrazy te składam wobec Zarządu Ligi Morskiej i Kolonjalnej, gdyż w pracy i służbie dla idei ekspansji Polski przez morze nastąpiło przed laty i moje najściślejsze zbliżenie się z gen. Dreszerem.

Poznałem w Nim człowieka zupełnie nieprzeciętnych zalet. Rozum i uczucie Jego były zawsze nastawione na szukanie najtrudniejszych i najbardziej bojowych zadań, stojących przed Polską.

Tam skierowywał własne wysiłki, ryzykując tylekrotnie własne życie dla dobra Ojczyzny.

Należał do senjorów przedwojennego ruchu niepodległościowego i już w młodości zdobył sobie szacunek i autorytet przywódcy. A potem przyszła cała gama wysiłków i ofiar, dokumentujących realnie Jego pęd ku poświęceniu dla wielkości Polski.

Nie mógł więc gen. Dreszer znaleźć się gdzieindziej, jak tylko w szeregach najbliższych współpracowników Marszałka Piłsudskiego, bo tu koncentrował się zawsze bój o wielkość, o honor, o dumę Polski.

Ta ideologja uczyniła z Niego pierwszego orędownika polityki morskiej w Polsce. Obok Swojej szczytnej misji urzędowej — gen. Dreszer czuwał nieustannie nad zacieśnianiem więzów — politycznych, organizacyjnych, gospodarczych i uczuciowych — pomiędzy całą Polskę i polskiem wybrzeżem Bałtyku.

Jeżeli chcemy utrwalić pamięć tego kryształowego i promiennego człowieka — to musimy obecnie wzmocnić własną czujność i własny wysiłek nad polskim Bałtykiem.

(—) **E. Kwiatkowski.**

W imieniu przebywającego zagranicą Szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej Kontr-Admirała J. Świrskiego, kondolencje złożył dowódca Floty, Kontr-Admirał J. Unrug:

„Składam dla całej organizacji wyrazy najbłębszego współczucia spowodu tragicznej śmierci generała Orlicz-Dreszera, Prezesa Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

Ciężką żałobą okrywa Marynarkę Wojenną strata generała Orlicz-Dreszera, który życiem swem i pracą prowadził całe społeczeństwo do ugruntowania Polski na morzu, widząc w silnej flocie wojennej najprostszą ku temu drogę.

Wdzięczna pamięć o Zmarłym pozostanie na zawsze głęboko wyryta w naszych sercach".

Pozatem depesze do Ligi Morskiej i Kolonjalnej nadesłali: Prezydent m. st. Warszawy St. Starzyński, w imieniu Ministra Przemysłu i Handlu podsekretarz stanu F. Doleżal, dyrektor Departamentu Morskiego M. P. i H. — L. Możdżeński, prezes P. K. O. — H. Gruber, dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni inż. St. Łęgowski, dyrektor Państwowego Instytutu Eksportowego L. Turski, Morski Instytut Rybacki, Centr. Zw. Przemysłu Polskiego, Federacja Zrzeszeń Przedstawicieli Handlowych R. P., Izba Polsko-Brazylijska, Kompanja Handlu Zamorskiego, Polska Ajencja Agrarna, Polskie Tow. Handlu Kompensacyjnego, Polsko-Amerykańska Izba Handlowa, Polsko-Palestyńska I. H., Stow. Przedstawiciel Handl., Tow. Okrętowe Połowów Dalekomorskich „Mewa", Zw. Armatorów Polskich, Zw. Izb Rzemieślniczych R. P., Zw. Spółdzielni Roln. i Zarobk. Gosp. R. P. i wiele innych.

Wyrazami powszechnego żalu podzieliły się również z Ligą Morską i Kolonjalną liczne organizacje i stowarzyszenia społeczne, między

niemi zaś: Zarząd Główny i Oddziały Prowincjonalne Akademickiego Związku Morskiego R. P., Aeroklub R. P., Automobilklub Polski, Federacja Polskich Zw. Obrońców Ojczyzny, Kolejowe Przysposobienie Wojskowe, Liga Drogowa, L. O. P. P., Organizacja Młodzieży Narodowej, Org. Młodzieży Pracującej, Polski Czerwony Krzyż, Polski Zw. Zachodni, Polski Zw. Żeglarski, Stow. „Rodziny Wojskowej", Światowy Zw. Polaków z Zagranicy, Zarząd Gł. i Sekcja Pisarz-Marynistów, Tow. Literatów i Dziennikarzy Polskich, Yacht Klub Polski, Zjednoczenie bezpartyjnych Żydów w Polsce, Zrzeszenie Lekarzy Wet. R. P., Zw. Harcerstwa Polskiego, Zw. Inwalidów Wojennych, Związek Marynarzy Rezerwy R. P., Zw. Nauczycielstwa Polskiego, Zw. Ochotników Armji Polskiej, Zw. Ociemniałych Żołnierzy, Zw. Oficerów Rezerwy, Zw. Strzelecki, Żydowskie Bezpartyjne Zjednoczenie i wiele innych.

Na śmierć generała żywo zareagowali również Polacy w Gdańsku. Liga Morska i Kolonjalna otrzymała depesze, m. in., również od Komisarza Gen. R. P. K. Papeé, od Oddziału Gdańskiego L. M. K., od Tow Przyjaciół Nauki i Sztuki, Zw. Studentów Techniki Okrętowej „Korab" i t. d.

Wśród depesz, które nadeszły z zagranicy, znajduje się również od Członka Honorowego L. M. K. — Ignacego Paderewskiego.

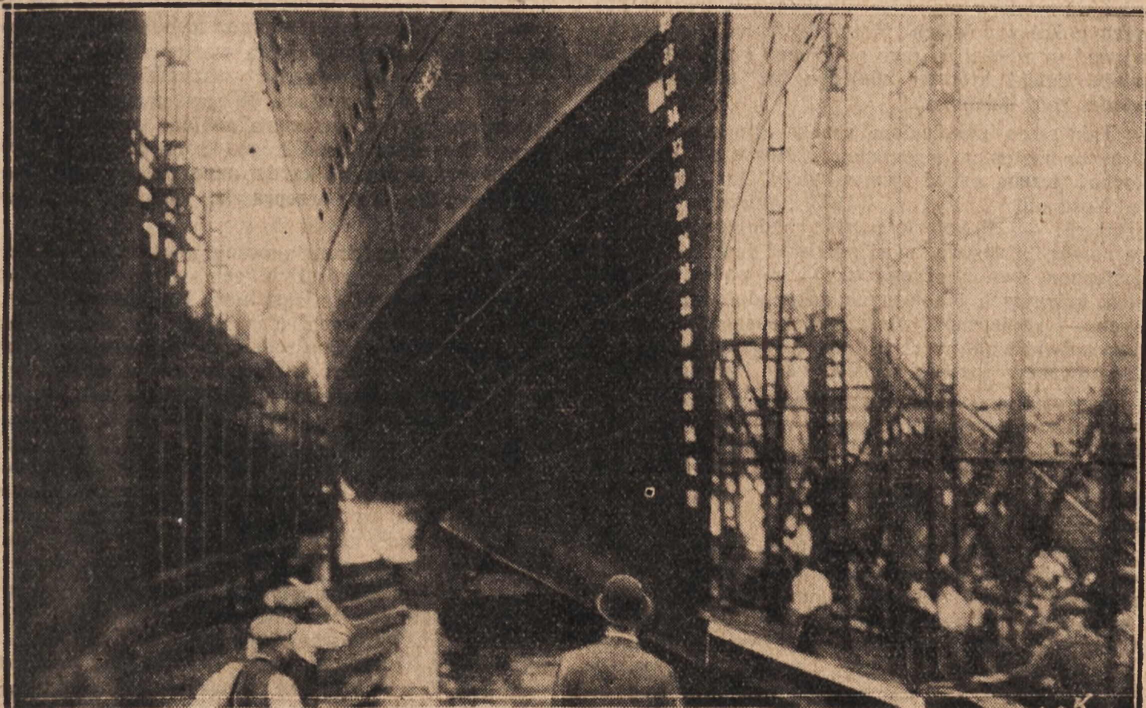
Niezależnie od licznych depesz, nadesłanych ze strony Kół Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Brocklynie, Chicago, New - Yorku, Philadelphii i szeregu innych miast St. Zjedn. A. P. z całego świata wpłynęły depesze z wyrazami żalu. I tak środowiska polskie: Stow. Weteranów Armji Polskiej w Ameryce, „Gazeta Polska" w Curytybie, „Kurjer Polski" w Cernauti. Londyn, Antwerpja, Bruksela, Rio de Janeiro, Bukareszt, Triest, Vichy, Monrovia — zgłaszają swój niekłamany ból, Polacy wespół z cudzoziemcami. Liga Morska i Kolonjalna otrzymała również depesze od siostrzanych organizacyj zagranicznych: od belgijskiej Academie Marine i Ligue Maritime Belge, która nadała przed paru tygodniami ś. p. gen. Dreszerowi swoje najwyższe odznaczenie, mianując Go jednocześnie Pierwszym Członkiem Honorowym, oraz od rumuńskiej Ligi Navala Romana.

Od załóg statków polskich będących w podróży, nadeszły również depesze kondolencyjne.

NABOŻEŃSTWO ŻAŁOBNE

Dnia 28 lipca b. r. przed południem w kościele Garnizonowym przy ul. Długiej w Warszawie, odbyło się, z inicjatywy Ligi Morskiej i Kolonjalnej, uroczyste nabożeństwo żałobne za spokój duszy ś. p. Gen. Gustawa Orlicz-Dreszera, Prezesa Zarządu Głównego L. M. K.

W rzęsiście oświetlonej świątyni, wokół symbolicznej trumny, nakrytej banderą L. M. K. oraz czapką i szablą ś. p. Generała i ozdobionej licznemi orderami i odznaczeniami Zmarłego, między niemi zaś wielka wstęga Polonia Restituta, nadaną pośmiertnie przez Pana Prezydenta Rzplitej — licznie zgromadziło się, obok bliższej i dalszej rodziny Zmarłego, szereg osobistości ze sfer oficjalnych, oraz poczty sztandarowe organizacyj społecznych.



Wodowanie kontrtorpedowca „Grom".

Sentencje — złote myśli gen. Orlicz-Dreszera

Przywykliśmy w ciągu lat widzieć piękną postać gen. Orlicz-Dreszera na tylu mównicach! Ileż to razy uczestniczyliśmy całą duszą w jego wypowiedziach! Pamiętamy jak mówił, pamiętamy jak szliśmy myślą za nim, jak niósł nas i prowadził przez skrzydlate rozległe zadania Polski na morzu.

Chociaż dzisiaj wysoka mogiła na oksywskim cmentarzu przytuliła do ziemi ciało gen. Orlicz-Dreszera, jednak **duch jego mieszka z nami i wśród nas.**

To też im głębiej uświadomimy sobie stratę niepowrotną, tem silniej przychodzi nam garnąć się do widomego znaku jego ducha, zawartego **w treści żywej — w kształtach drukowanego po nim słowa.**

Wiemy, że gen. Orlicz-Dreszer jako pisarz pozostawił nam w swojej działalności publicystycznej piękny testament. Wiele w nim nieśmiertelnych, prawdziwie złotych myśli. Całem swojem życiem zadokumentował ich wartość i pogłębił przez to ich znaczenie. Teraz testament ów przypadł w udziale nam i — **pokoleniom.** Musimy więc go podjąć i dobrze zapamiętać. W żarliwem ukochaniu morskich ideałów **poruczony został przedewszystkiem młodzieży,** aby na jej ramionach spełniło się dzieło postępu w naszym rozwojowym dorobku morskim.

„Musimy stać się państwem morskiem!" — pisał gen. Orlicz-Dreszer w swej publikacji p. t. „Walka o morze" (druk. w pracy zbiorowej p. t. „Polska na Morzu", wyd. Gł. Księgarni Wojsk.). — **„Bodajbyśmy tylko w nakazanym przez Wielkiego Wodza i Nauczyciela „wyścigu pracy" nie ustali przedwcześnie, gdyż olbrzymie i zachwaszczone mamy do przeorania pole. Aby wrócić na zasadnicze kierunki dążeń mocarstwowych, nie dających się pomyśleć przy pominięciu szlaków morskich, niezbędna jest praca licznych pokoleń polskich. Muszą się więc one wychowywać w miłości do tego potężnego i wiecznego żywiołu, dzięki któremu niejeden już naród odegrał wielką rolę dziejową..."**

Tak samo pokoleniom przekazał gen. Orlicz-Dreszer następującą sentencję: **„Morze nie dość jest kochać, trzeba umieć niem władać!"** (art. p. t. „Mare Nostrum" druk. nr. 7/1933 „Morze"). I pisze przytem: — **„Pokolenie polskie, budujące fundamenty nowego Państwa, musi pamiętać i w testamencie następcom swoim przekazać, — na podstawie ciężkich, krwawych i bolesnych doświadczeń historycznych, — konieczność utrzymania dostępu do morza, jako największej gwarancji naszej niezależności i nieskrępowanego rozwoju państwowego i narodowego..."**

Sprawę rozwoju naszych szlaków morskich i tem samem bezpieczeństwa naszego wybrzeża oraz rozkwitu Gdyni powierzył gen. Orlicz-Dreszer społecznemu przyczynieniu się do budowy Marynarki Wojennej, tak silnej, jak nigdy dotad. Oto, co o tem sam pisze:

„Musimy zrozumieć, że tylko bezwzględna pewność posiadania dostępu do morza pozwoli nam na właściwy rozwój naszych planów gospodarczych sięgających daleko poza małe „jezioro" bałtyckie. Niech więc cały naród wypowie swą wolę w tej pierwszorzędnej dla naszej przyszłości sprawie i niech zdobędzie się na czyn, którego logicznem następstwem byłaby rozbudowa Marynarki Wojennej..." (druk. art. p. t. „10. II. 1936", nr. 3/1936 „Morze").

Uzasadnia tę samą myśl gen. Orlicz-Dreszer w innym artykule (nr. 2. 1934 r. „Morze"):

„...Gdy będziemy widzieli trudności stworzenia własnej siły zbrojnej na morzu, pamiętajmy, że wielokrotnie w dziejach ludzkości jedno pokolenie musi wykonać potężny, nadludzki wysiłek, aby naród mógł żyć swobodnie przez długie lata, stając się władarzem niezaprzeczonym na swej własnej ziemi..."

Przytem gen. Orlicz-Dreszer występuje w całem świetle jako organizator programu morskiego, pisząc pamiętną odezwę do społeczeństwa na „Święto Morza" w 1934 r.

„...Jako prezes LMK., organizacji, która uzyskała zaufanie rządu i społeczeństwa i ma powierzoną zbiórkę na FOM., wzywam wszystkich, którzy marzą, myślą i działają dla mocarstwowej przyszłości Polski, do udzielania swej pracy i materjalnej pomocy w celu stworzenia na Bałtyku niezwalczonej siły polskiej, zdolnej do obrony naszego stanu posiadania i rozbudowy naszej pracy na morzu".

Co przytem ciekawe. Znany z bojów legjonowych jako świetny Żołnierz nowej, odrodzonej Polski, z tą samą wolą i entuzjastyczną niemal gotowością stanął gen. Orlicz-Dreszer na terenie społecznym jako szermierz idei morskiej i kolonjalnej. Tutaj, pośród trudnych problemów gospodarczych jaśniał, jak na polu bitwy, przykładem niezłomnego optymizmu i wiary. Tej wiary, która jest gwarancją zwycięstwa.

Gen. Orlicz-Dreszer był naturą nawskroś zdobywczą. Nie istniały dla niego przeszkody. W tem mógł być wzorem dla wszystkich. Przecież ulubionym jego okrzykiem na froncie było: **„Naprzód! zawsze naprzód!"** A tyle zwycięstw przez to odniósł! Przyczyniła się do nich właśnie owa wartość jego charakteru, polegająca na tem, że wszystkie przeszkody zwykł był brać z miejsca. W tem oświetleniu, symbolicznego wprost znaczenia nabiera wypowiedź samego Marszałka Piłsudskiego, który pisał: **„Dreszer ma dziwny pociąg do każdej napotkanej rzeki. Przez każdą wpław się przeprawia, chociaż ma most obok...".**

W istocie, na froncie pracy społecznej, w dziedzinie zagadnień morskich, gen. Orlicz-Dreszer był również wierny swoim zasadom. Nie kluczył na drogach dyplomatycznych, nie szukał wygodnych mostów i zależności od pośrednictwa. Szedł przed siebie nawprost, na przestrzał. Gdy realizm, prawda i rzeczywistość, zmuszały go nieraz do zwartości sądów w społecznej pracy, i wtedy w tematach nawskroś rzeczowych, trudnych, gospodarczych, rozstrzygał o powodzeniu dla batalji, sięgając do bezpośrednich uczuć własnych i najgłębszych zainteresowań społecznych. Taka też jest jego rozprawa w książce p. t. „Na nowe drogi", gdzie pisze rzecz niesłychanie wartościową o zadaniach — patrjotyzmu gospodarczego:

„...Jesteśmy ludem młodym, niezużytym, posiadającym wielką twórczą inteligencję, musimy więc z młodą, niezmordowaną energją pchać się naprzód w pierwsze szeregi narodów, na mocarstwowych szerokich gościńcach. By jednak wejść na te drogi bezkresne, wskazywane głośno i z zapałem w dzi-

siejszym okresie budowy drugiego w historji Państwa Polskiego, należy przedewszystkiem zmienić gatunek patriotyzmu polskiego, pozostawiając mu piękne składniki uczuciowe, lecz dając równocześnie mocny — podkład gospodarczy".

Ów patriotyzm gospodarczy przeciwstawiał gen. Orlicz-Dreszer obecnej sytuacji materjalnej. A wiemy, jak bolesną troską była ona dla niego. — **„Boję się nędzy, jaka szerzy się w Polsce"** — mówił (art. L. Rubla p. t. „Złamane orle skrzydła" druk. I. K. C. dn. 20.VII. 1936). **„Jesteśmy smutnym krajem, nie mamy radości życia i mieć jej nie możemy. Problem chleba i poziomu życia w Polsce, ten najdonioślejszy problem społeczny rozstrzygnie przecież o naszej przyszłości".**

A jednak ten sam gen. Orlicz-Dreszer, zdecydowany, zdawałoby się, realista w przekonaniach, był w życiu do ostatniej kropli krwi, do głębi ducha, do dna swoich uczuć — romantykiem. Kierował się nietylko wiarą, ale i wyobraźnią. I przyznać trzeba, że wyobraźnię tę, jak i marzenia, umiał przedziwnie szczęśliwie wiązać z rzeczywistością. Czy dacie wiarę, że jako dwudziestoletni student, w czasach, wyprzedzających znacznie rok wybuchu wojny światowej, już wtedy marząc o wyzwoleniu Polski z niewoli i państwowym rozwoju Rzplitej, zalecał w rozmowach kolegom konieczność posiadania przez przyszłą Polskę — **kolonij**. Ta ówczesna fantazja wynikała jakby z twórczego, jasnowidzącego przewidywania. To też, gdy później po wielu latach stanął gen. Orlicz-Dreszer na czele LMK., spełniło się właściwie w zasadzie to, o czem myślał zgóry i do czego był jakby z przeznaczenia powołany. Jakże podobne są do rozwartych skrzydeł jego myśli, wysłane tylekrotnie do naszych zamorskich Polaków! Do Polaków amerykańskich pisze przytem z tą samą zdobywczą siłą, z jaką dawniej rzucał się wpław przez nurty i dosięgał na ułańskim koniu drugiego brzegu rzeki. Słusznie widział gen. Orlicz-Dreszer w tych emigrantach polskich kadry przyszłych naszych kolonjalnych osadników, doświadczonychh pracowników, handlowców, udziałowców, farmerów.

To też Polonją amerykańską w U. S. A. i Brazylji interesował się szczególnie. Chcąc wśród niej podnieść dumę narodową, przypominał emigrantom piękno mowy ojczystej. A chcąc zbliżyć ich do Gdyni i związać serdecznie z krajem, sam, jak zwykł cenić bezpośredniość, trzykrotnie odbywał podróże do Ameryki Płn., odnosząc w polskich ośrodkach U. S. A. olbrzymie sukcesy organizacyjne.

„Stajecie wobec możliwości odegrania wybitnej roli w dziejach Polski" — pisze gen. Orlicz-Dreszer, we wstępie do książki G. Morcinka p. t. „Śląsk", rozesłanej jako dar LMK. Polonji zagranicznej. Wspomnieć tu wypada, że również własnym wstępem dla tego samego przeznaczenia uzupełnił gen. Orlicz-Dreszer książkę J. Smoleńskiego p. t. „Morze i Porze". Z publikacji gen. Orlicz-Dreszera do książki p. t. „Śląsk" cytujemy dla pamięci kilka charakterystycznych fragmentów:

„...Praca nasza, realizująca z dniem każdym lepsze jutro dla ludu polskiego, powinna skupić wysiłki wszystkich Polaków na kuli ziemskiej. Na to jednak, by móc dla Ojczyzny pracować pozytywnie, trzeba ją poznać i serdecznie ukochać... Jest was blisko siedem miljonów naturalnych przedstawicieli życia polskiego, rzuconych jak mocna awangarda dzielnego narodu w świat szeroki i daleki... Niech dzięki patriotyzmowi i Waszej współpracy przedewszystkiem gospodarczej z nami obywatelami Wolnej Ojczyzny i Jej wiernymi żołnierzami, nastąpi nowy okres historji Narodu, bujniejszy i trwalszy niż poprzedni.... Pamiętajcie, że Bandera Morska jest nietylko symbolem, ale również najsilniejszym węzłem, łączącym Państwo z Wychodźtwem, żyjącem w najdalszych nawet krajach świata... Niech żywym przykładem zbiorowego wysiłku będą dla Was bohaterskie dzieje dzielnego ludu Piastowskiego Śląskiej Ziemi..."

W obliczu żywiołów morskich stawał gen. Orlicz-Dreszer z dostojną zadumą, ilekroć razy porównywał wartości twórcze tych żywiołów z szkołą hartu polskiego ducha. Na morzu, w jego głębiach i przestrzennej dali, rozwiązywał zagadnienia przyszłości Polski, w sposób godny wielkiego Narodu i mocarstwowego znaczenia Państwa:

„...Sprawa morska w całokształcie tragicznych zmagań narodu polskiego o lepszą dolę, na górnym i chmurnym horyzoncie naszym, jest jakby jasnym promieniem, obiecującym wschód gorącego słońca, zwiastuna mocy i życia wytężonego... Są narody, które żyją na świecie, inne, które pleśnieją w jednej części świata. Narody morskie i narody lądowe. Musimy zdobyć się na heroiczny wysiłek przetworzenia naszego narodu z lądowego na morski i zacząć szukać naszych praw i naszej wielkości nietylko w Polsce, ale na całej kuli ziemskiej, jeżeli nie chcemy skarleć fizycznie i moralnie...."

Z roku na rok, czy to z lutową rocznicą objęcia wybrzeża morskiego, czy też z czerwcowem „Świętem Morza" przybywały, rosły i zakwitały w sercach i umysłach naszych piękne, niezapomniane, żywotwórcze słowa gen. Orlicz-Dreszera. Dzieliły się z nami płomiennemi myślami i radowały dziełami naszej pracy morskiej. Tak było od 1930 r. Aż oto niedawno, dnia 18 maja 1936 r., któżby to przewidzieć mógł, że po raz już prawie ostatni sięgnie gen. Orlicz-Dreszer po pióro, aby wyrazić nam swoje wzruszenia na widok Gdyni, i to w dniu wymarzonym, — w dniu pierwszego rejsu nowego transatlantyku m/s „Batory" do New-Yorku. Wtedy występuje on przed nami nie jako pracownik dnia szarego, ale jako prawdziwy poeta, powołany do rzeźbienia słowami tej wyjątkowej chwili, jakby czuł i przewidywał, że ów apel jego, płynący z serca, będzie zarazem ostatniem upomnieniem z za rychłego grobu:

„...Spoglądam z wysokości Kamiennej Góry na Gdynię... A gdy widzę jasno i wyraźnie znaczenie wytrwałego i celowego wysiłku, gdy stwierdzam, że pierwsze kroki w kierunku gościńca wielkich przeznaczeń zostały zrobione, z serca pełnego nadziei zrywa się okrzyk, apel gorący: — Polacy, naprzód!..."

Trudno w skromnym artykule zebrać mnóstwo cytat, fragmentów, sentencyj i złotych myśli, jakie pozostawił nam gen. Orlicz-Dreszer, jako pisarz, jako żołnierz, jako szermierz idei morskiej i kolonjalnej, jako społecznik, organizator i myśliciel a przytem wszystkiem zgłębi ducha — poeta. Lecz gdybym miał polecić wam Czytelnicy najpiękniejszą myśl gen. Orlicz-Dreszera, myśl, która zdolna powtórzyć wszystkie i połączyć najwyższe wartości twórcze, to poleciłbym waszej pamięci ten właśnie ostatni okrzyk, kończący przedśmiertne zawołanie gen. Orlicza-Dreszera do narodu w obliczu Gdyni i morskich horyzontów:

— „Polacy, naprzód!"

J. S.

Dlaczego Kolonje?

Wielu cudzoziemców, a nawet i niektórzy Polacy pytają nas, dlaczego Liga Morska i Kolonialna dąży do uzyskania dla Polski kolonij. Przecież, mówią, państwo polskie zajmuje dużą przestrzeń ziemi, która nie wygląda na na bardzo przeludnioną. Miasta polskie nie są tak liczne i wielkie jak we Franji, Niemczech, Anglii, trzeba więc nadmiar ludności wiejskiej skierować do miast, do fabryk, które powinny rozwijać się, bo Polska potrzebuje dużo i różnorodnych wyrobów przemysłowych. Dążycie do uzyskania kolonij, ziem zamorskich, gdy wasze gospodarstwo narodowe, mówią nam dalej, potrzebuje wielu rąk do pracy i dużych kapitałów. Przeprowadźcie lepiej do końca reformę rolną, osuszcie błota, zaleście nieużytki, pobudujcie koleje i drogi bite, ureguluicie wasze rzeki, zakładajcie fabryki tych wyrobów, które sprowadzacie dotąd z zagranicy, a starczy wam pracy na wiele lat i podniesiecie dobrobyt kraju.

Ta rada nie jest zła, sami o tem wiemy, i częściowo, choć powoli stosujemy ten program w życiu Polski.

Na wielkie roboty trzeba mieć dużo pieniędzy. Mamy tylko węgiel, drzewo, naftę — inne surowce, jak wszelkiego rodzaju rudy, bawełna, nasiona oleiste, skóry, a nawet wełnę musimy sprowadzać z zagranicy. Za surowce, półfabrykaty, za specjalne maszyny, potrzebne do uruchomienia fabryk, płacimy zagranicy złotem albo obcemi pieniędzmi, tak zwanemi dewizami, dolarami, funtami szterlingami, frankami itd. Złoto lub dewizy musimy również posyłać zagranicy na spłatę procentów i długów, zaciągniętych przez Polskę w latach wojny i pierwszych latach naszego przednówku w gospodarce państwowej. Złoto i dewizy zdobywamy za polskie towary, za płody ziemi polskiej, sprzedawane zagranicy. Ale wszyscy na świecie zbiednieli, każdy myśli o sobie. woli kupować towar rodzimy, a nie obcy. Nie jest więc łatwo zdobywać potrzebny nam kapitał. Nie jest więc łatwo stosować radę, że mamy poprzestać na tem co posiadamy i podnosić gospodarkę narodową. Bo nie jest prawdą, że mamy dosyć ziemi dla miljonowych rzesz małorolnych i bezrolnych. Już rozparcelowaliśmy w ostatnich latach blisko 3 miljony hektarów ziemi, a na wsi nie znać poprawy. Rozparcelujemy i resztę ale i tej nie wystarczy dla wszystkich rolników.

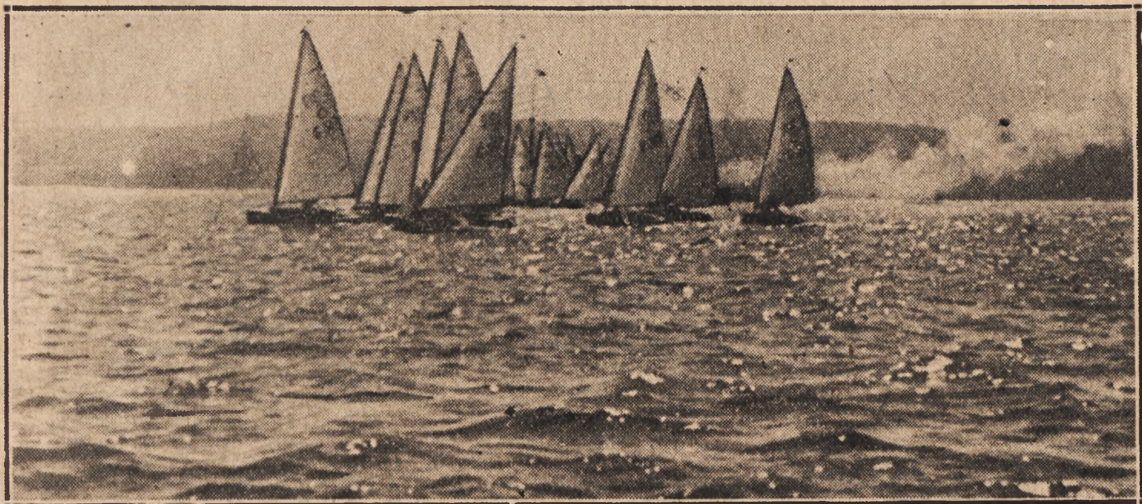
Z każdych 100 hektarów gruntów ornych, żyje w Polsce 182 osoby, gdy w bogatej Francji tylko 113, a w Stanach Zjednoczonych A. P. zaledwie 28 osób! Co mamy robić z nadmiarem ludności wiejskiej? Przed wojną setki tysięcy Polaków wędrowało do krajów zamorskich, jeszcze więcej, co roku szło na roboty sezonowe do krajów sąsiednich, a głównie do Niemiec. Teraz obce granice zamykają się nietylko przed towarem z Polski, ale i przed emigrantami. W ubiegłym roku tylko 54 tysiące osób wyjechało z Polski, a prawie tyle samo powróciło z obczyzny do kraju. Potrzeba więc nam ziemi dla osadników. Ale nie chcemy już wysyłać Polaków na poniewierkę, nie chcemy ich tracić dla Narodu. Ziemia, którą Polacy mają uprawiać i bogacić powinna do Polski należeć i z Polską być związana. Takie ziemie zamorskie, poza własnym rodzinnym krajem, mają Anglicy, Francuzi, Holendrzy, Belgowie i inne narody, taką ziemię rozległą i bogatą zdobyli teraz dla siebie Włosi.

Ale powiedzą nam, że lepiej nie wysyłać masowo Polaków do odległych ziem, choćby one stanowiły własność Polski, bo trzeba, aby w Polsce mogło żyć i pracować owocnie jaknajwięcej Polaków, gdy sąsiedzi nasi silni też są i liczbą. Lepiej wysyłać towary, wyrabiane w polskich fabrykach, które dadzą zatrudnienie nadmiarowi ludności wiejskiej. Słusznie, ale na to potrzeba powiększać istniejące fabryki, budować nowe. Fabryki bez surowca i rynków zbytu pracować nie będą. W roku ubiegłym musieliśmy dla fabryk sprowadzić surowców i półfabrykatów, nie licząc maszyn, za kilkaset miljonów złotych, płaconych w obcych walutach. O te pieniądze coraz trudniej, bo zagranica zmniejsza swoje zakupy w Polsce. Inne, szczęśliwsze narody, które mają kolonje, z nich właśnie, za własne papierowe pieniądze sprowadzają surowce, a do tych krajów zamorskich, z dobrym zarobkiem, wysyłają towary. Kto więc w Polsce chce rozwoju miast, przemysłu, kto chce zatrzymać w kraju jaknajwięcej Polaków; ten musi dążyć do uzyskania kolonij.

W Anglii, kraju mocniejszym od Polski, żyje w dostatku więcej ludzi, bo aż o 13 miljonów, ale Anglicy posiadają 36 miljonów kilometrów kwadratowych kolonij, skąd biorą wszystkie potrzebne im surowce, dokąd wysyłają swoje towary i przedsiębiorczych, dzielnych plantatorów, kupców, rzemieślników, doktorów, inżynierów. Najbogatsze narody świata, nawet i te które nie mają dużego przyrostu ludności — mają własne kolonje. Polsce przybywa rocznie 400 do 500 tysięcy ludzi, których trzeba wyżywić, wychować. Dorastającym pokoleniom trzeba dać pracę i zarobek — których znaleźć dzisiaj nie mogą.

Aby w Polsce było lepiej, nie wystarczy więc poprzestać na tem, co posiadamy i myśleć o podniesieniu gospodarki naszej, temi środkami, któremi rozporządzamy. Trzeba nam, Narodowi młodemu, rozrastającemu się, pracowitemu i oszczędnemu, ziem dla plantatorów i osadników, surowców dla fabryk, rynków zbytu dla dobrych i tanich towarów polskich. O tem musimy dobrze wiedzieć, o tem muszą wiedzieć i obcy.

J. D.



Regaty Olimpijskie w Kilonji

W ramach tegorocznej Berlińskiej Olimpjady odbyły się w dniach 4 — 12 sierpnia b. r. w Kilonji regaty żeglarskie o tytuły najlepszych żeglarzy świata.

Te arcywspaniałe i niezwykle ciekawe zawody odbywały się w dwu zasadniczych kategorjach startów, obejmujących łącznie 4 typy żaglówek.

Do pierwszej z tych kategoryj należały jole mieczowe t. zw. „olimpijki" oraz jachciki kilowe zwane „starami". Oba te typy stateczków stanowią sobą t. zw. monotypy, diatego że wszystkie ich poszczególne wymiary są przepisami ściśle określone i zatem ich właściwości żeglarskie poszczególnych jednostek w każdej z klas są prawie identyczne. Temsamem zwycięstwo w tych kategorjach łodzi, zależy tylko i wyłącznie od umiejętności żeglarskich załogi.

O ile pierwszy z tych typów a mianowicie „olimpijka" stanowi łódź raczej śródlądową o tyle drugi t. j. „star" jest już stateczkiem, posiadającym wszelkie właściwości morskie, ale jeszcze nadaje się raczej do żeglugi przybrzeżnej niż dalekomorskiej. W olimpijkach posiadających około 10 mtr. kwadratowych powierzchni żagla w zawodach udział brały załogi jednoosobowe. Natomiast na „starach" ożaglowanych powierzchnią płócien o 26 mtr. kwadratowych załogi składały się z 2 osób.

Druga skolei kategorja rozgrywek olimpijskich dokonywała się na 2 różnych wielkościach jachtów t. zw. klasowych wzgl. rasowych. Były to mianowicie typy przewidziane przepisami Międzynarodowej Unji Żeglarskiej, z których mniejszy posiadał klasę „6-mR" zaś większy klasę „8-mR".

Charakterystyczną cechą tej kategorji jest, że przepisy normujące rozmiary tych jachtów nie określają poszczególnych wyników, lecz żądają tylko, by suma algebraiczna zestawionych w specyficzny sposób, podług formułki, wymiarów poszczególnych, była dla wszystkich jachtów tej samej klasy, jednakową.

Mamy tu do czynienia z równaniem o wielu czynnikach zmiennych, dla którego może być bardzo dużo różnorodnych rozwiązań, dających tę samą sumę. A zatem są to jachty, które wymiarami swemi tylko w pewnem przybliżeniu sobie odpowiadają, reprezentując każdy, odrębne zespoły zalet indywidualnych.

Ta dziwna z pozoru zasada klasyfikacji posiada swoje głębokie uzasadnienie w tem, że nie zamyka żeglarstwu drogi do ustawicznego doskonalenia swego sprzętu, stwarzając temsamem szczególnie ciekawe pole do współzawodnictwa konstruktorów jachtowych.

Jeśli chodzi o wymiary obu wchodzących w rachubę klas, to dla klasy „6-mR" utrzymują się one przeważnie w granicach m. w. następujących:

Powierzchnia żagla około 40—44 mtr. kwadr.
Wyporność jachtu około 4—4,5 ton.
Długość linji wodnej około 7—7,25 mtr.
Szerokość około 1,85—2 mtr.

Zaś dla jachtów klasy „8-mR" wymiary te wynoszą m. w.:

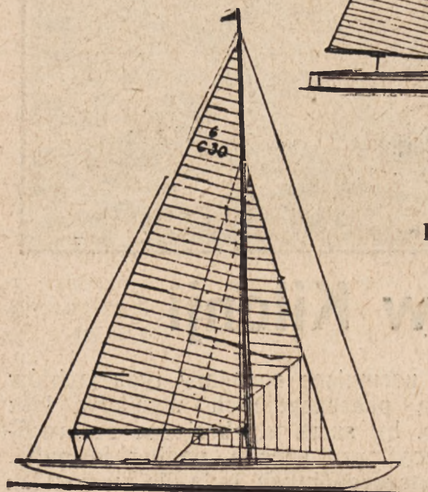
Powierzch. żagli (pomiar.) ok. 70—80 m. kw.
wyporność około 8—9 ton.
Długość linji wodnej około 9—9,5 mtr.
Szerokość około 2,4—2,7 mtr.

Ze względu na różnice zachodzące we właściwościach morskich tych jachtów wyniki regat nie są tu zależne wyłącznie tylko od umiejętności żeglarskich, lecz także i od jakości łodzi, a zatem i od talentów konstruktorów i prze-

Rys. 1



Rys. 2

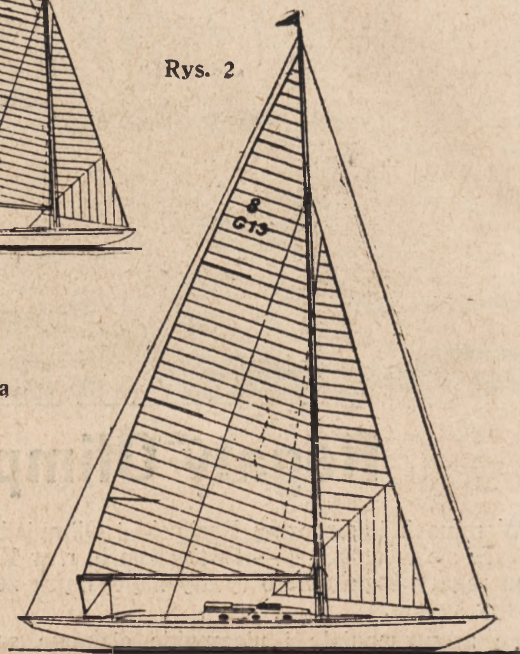


Rys. 1 — olimpijka

Rys. 2 — star

Rys. 3 6-mR

Rys. 4 8-mR



Rys. 3

Rys. 4

to możność uzyskania w tej kategorji prymatu olimpijskiego jest równoznaczna z wykazaniem światu łącznej tężyzny narodu danego zarówno pod względem sportowym jak i pod względem zdolności twórczo - konstruktorskich.

Na zamieszczonym obok szkicu uwidoczniliśmy naocznie różnice, zachodzące w rozmiarach wszystkich startujących na Olimpjadzie typów żaglówek.

Odbyte w tych 4-ch kategorjach eliminacje o tytuły mistrzów świata w sztuce żaglowania przeprowadzone zostały nie w pojedyńczym wyścigu, lecz w serji 7-miu regat, a dla każdego poszczególnego biegu określone były specyficznym systemem punktacji. Kto po zakończeniu wszystkich 7-miu biegów posiadał największą sumę punktów ten zostawał mistrzem olimpijskim i dostawał t. zw. złoty medal, drugi z kolei otrzymywał medal srebrny, a trzeci bronzowy.

Z pośród powyższych czterech rodzajów regat największą ilość uczestników skupiły regaty na jolkach olimpijskich. Aż 25 narodów startowało w tym rodzaju regat, wśród których nie zabrakło także i Polski. Drugą najliczniej obesłaną konkurencją były „stary". Startowało tu 13 narodów. Następną co do liczebności była klasa jachtów „6-mR" do której stanęło jachtów, a zatem i narodów — 12. W klasie tej Polska także była reprezentowana przez swój jacht „Danuta". W klasie największych jachtów „8-mR" uczestniczyło 10 narodów.

W wyniku wszystkich tych rozgrywek medale otrzymały następujące państwa:

W klasie jol „olimpijek" — medal złoty — Holandja, medal srebrny — Niemcy, medal bronzowy — Anglja.

W klasie jachcików „star" — medal złoty — Niemcy, medal srebrny — Szwecja, medal bronzony — Holandja.

W klasie jachtów „6-mR" — medal złoty — Anglja, medal srebrny — Norwegja, medal bronzowy — Szwecja.

W klasie jachtów „8-mR" — medal złoty — Włochy, medal srebrny — Norwegja, medal bronzowy — Niemcy.

Jeśli chodzi o nasze występy żeglarskie na arenie olimpijskiej, to niestety wypadły one niefortunnie. Brak należytego przygotowania naszych żeglarzy nie pozwolił im na zajęcie odpowiedniego stanowiska dla Polski. W kategorji jolek uplasowaliśmy się zaledwie na 18-tem miejscu, a w klasie „6-mR" na ostatniem.

Miejmy jednak nadzieję, że na przyszłej Olimpjadzie uda się nam porażkę tę powetować a zatem bierzmy się odrazu do dzieła i przyczyniajmy się jak możemy do rozwoju u nas żeglarstwa sportowego, które jest dziś szczególnie cenionem rodzajem sportów w świecie.

Olgierd Jabłoński.

U góry: załoga amerykańskiego jachtu. U dołu: ogólny widok portu olimpijskiego.

Społeczeństwo a Gdańsk

Ostatnio sprawa Gdańska stała się jednem z najbardziej aktualnych zagadnień międzynarodowych. Zatarg, który wynikł między Ligą Narodów a Senatem Wolnego Miasta Gdańska, w związku z wizytą krążownika niemieckiego „Leipziga“ odbił się przedewszystkiem szerokiem echem wśród społeczeństwa polskiego. Z inicjatywy Ligi Morskiej i Kolonjalnej odbyła się we wszystkich większych miastach i miasteczkach niezliczona ilość wieców protestacyjnych w całym kraju. Rezolucje tych wieców w liczbie przeszło tysiąca, zostały przesłane do Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej, gdzie zostaną zebrane w jedną całość i wydane. Stanowić one będą cenny dokument historyczny.

Manifestacje społeczeństwa w sprawie Gdańska były dowodem naszej czujności na sprawy, wiążące się z morzem i jednocześnie dowiodły jednolitości opinji społeczeństwa w tej sprawie. Podczas tych manifestacyj nie brakło nikogo, brali w nich udział wszyscy bez względu na ugrupowania społeczne czy polityczne.

I obecnie te zebrane w Zarządzie Głównym L. M. K. rezolucje są wyrazem powszechnej opinji narodu, ostrzeżeniem, że ktokolwiek chciałby rękę po Gdańsk wyciągnąć — spotka się ze zdecydowanym sprzeciwem Polski.

Wszystkie bowiem rezolucje stwierdzają, że społeczeństwo polskie nie dopuści do ograniczenia praw polskich w Gdańsku.

Jeden rzut oka na mapę Polski poucza nas, że Wolne Miasto Gdańsk, rozsiadłe u ujścia królowej rzek Polski — Wisły, jest jakby naturalną tchawicą organizmu gospodarczego Polski.

Dlatego też zrzeczenie się przez Polskę praw posiadanych w Wolnem Mieście — równałoby się oddaniu Gdańska Niemcom. Byłoby to dla nich zajęciem nowej ważnej placówki, umacniającej ich stanowisko w tej części Bałtyku, gdzie Polska graniczy z morzem.

Pozatem Gdańsk stałby się wtedy bazą dla niemieckiej marynarki wojennej, nietylko paraliżując działania naszej Marynarki Wojennej na wypadek wojny, lecz jednocześnie zyskując zasadniczą przewagę na Bałtyku.

W przeszłych wiekach, ludność Gdańska, aczkolwiek językiem i wyznaniem w większości bardziej zbliżona do Niemiec niż do Polski, żyła najczęściej z Rzecząpospolitą w jaknajlepszej zgodzie i harmonji, dotrzymując wierności nawet wtedy, gdy inne ziemie wypowiadały posłuszeństwo. Widomym znakiem tych czasów zgodnego współżycia jest korona królewska w herbie Wolnego Miasta Gdańska.

Ta zgoda wypływała zresztą nie z gorącego patrjotyzmu gdańszczan dla Polski, lecz z korzyści, jakie gdańszczanie ciągnęli z handlu z Polską.

Dzisiaj sytuacja jest ta sama. Zerwanie kontaktu gospodarczego z Polską jest równocześnie zupełną ruiną dla Gdańska.

Za przykład posłużyć może upadek gospodarczy Gdańska w okresie zaborów, jak również szereg faktów z okresu współczesnego — kiedy to każdy najmniejszy zatarg Wolnego Miasta z Polską wyrażał się jednocześnie znacznem osłabieniem się ruchu gospodarczego tego miasta.

Jednocześnie przez wysłanników z Niemiec prowadzona jest energiczna akcja objęcia Gdańska pod całkowite wpływy niemieckie. Akcja wysłanników idei Hitlera — idei narodowych socjalistów nie zawsze idzie w parze z interesami gospodarczemi Gdańska, których powodzenie zależy od współpracy z Polską.

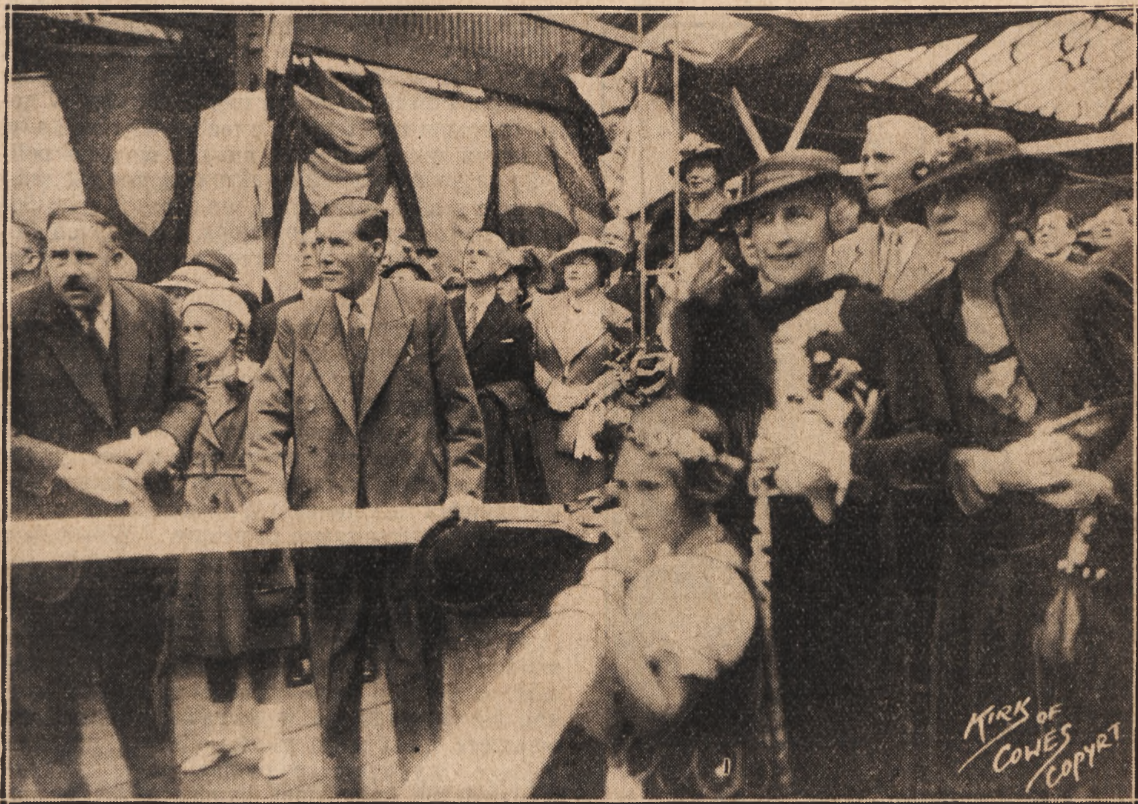
Ale propagatorzy przyłączenia Gdańska do Trzeciej Rzeszy nie rezygnują. Nie mogąc osiągnąć pożądanych rezultatów drogą legalną, uciekają się do przemocy, do terroru. Stąd płyną wszelkiego rodzaju represje, począwszy od bicia na wypadek niesalutowania sztandaru ze swastyką, a kończąc na surowych zarządzeniach zabraniających rozwoju innym, nie narodowo-socjalistycznym organizacjom.

Musimy zdać sobie jasno sprawę, że sytuacja nasza w Gdańsku z każdym rokiem staje się trudniejsza i bardziej niebezpieczna. Ostatnie wydarzenia były jakby ostrzeżeniem. I dobrze się stało, że opinja całego społeczeństwa, w postaci uchwalonych rezolucji tak żywo zareagowała.

Społeczeństwo, które tak gromadnie i wspólnie uchwalało rezolucje, musi bacznie śledzić bieg spraw gdańskich. Musi się troszczyć o to, aby myśl przewodnia tych rezolucyj została zrealizowana.

I nie należy sądzić, że nasza zdecydowana postawa w obronie Gdańska zaważy na przyjaznych obecnie stosunkach z Niemcami, że gdy powiemy: „wara od Gdańska“ — to postąpimy wbrew paktowi nieagresji. Nasze każdorazowe zdecydowane stanowisko, nasza ostateczna wygrana sprawy gdańskiej — podniesie tylko nasz autorytet tak w oczach sąsiada, zainteresowanego gdańskiem jak i w oczach sąsiadów morskich na Bałtyku. I jednocześnie każda nasza słabość wobec Gdańska, pomniejszać będzie naszą pozycję na Bałtyku.

Sprawa Gdańska — to sprawa naszego honoru!



Publiczność zgromadzona podczas wodowania

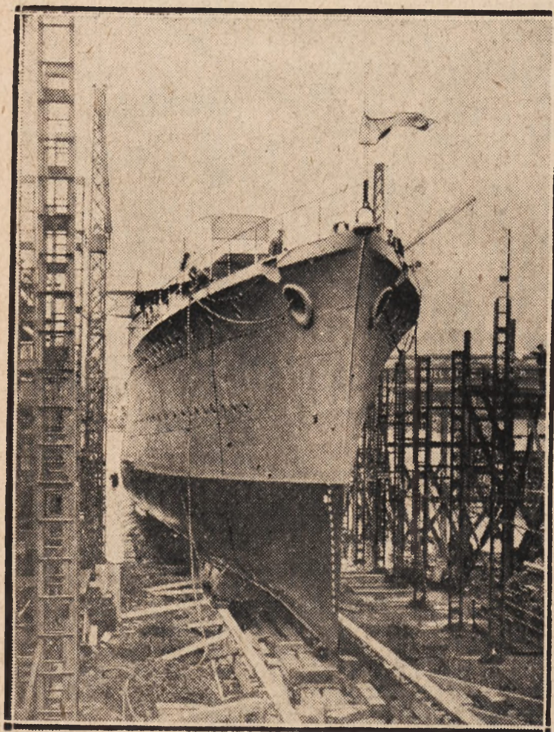
Okręt Rzeczypospolitej Polskiej „Grom"

Znamienny był dzień w dziejach Polski — 21 lipiec 1936 roku. Bo podczas gdy nad polskiem morzem, na stromym brzegu Oksywia, składano do mogiły generała dywizji i inspektora armji, Gustawa Orlicz-Dreszera, który ostatnie lata pracowitego i pełnego poświęcenia dla Ojczyzny żywota — morzu ofiarował, — w dalekiej Anglji, jakby widomy skutek tej pracy spłynął na wodę nowy polski okręt wojenny — „Grom".

„Grom",u nas skromnie nazwany kontrtorpedowcem, jest w rzeczywistości okrętem większym od angielskich i włoskich przewodników flotylli, a największym w swoim typie jaki kiedykolwiek w Anglji zbudowano i jaki niebawem pływać będzie po Bałtyku. Szybkością, uzbrojeniem, długością, siłą swych maszyn — nietylko odpowiada przedwojennemu krążownikowi lekkiemu, ale pod wielu względami krążownik taki przewyższa. Dość zaznaczyć, że „Grom" mógłby świetnie walczyć z dwoma takimi krążownikami z epoki przedwojennej i z walki tej wyjść zwycięsko.

2150 ton, 115 metrów długości, 12 metrów szerokości, zanurzenie 4,5 metra, jeden potężny komin, jak na nowoczesnych krążownikach (minęły bowiem czasy, kiedy moc okrętu określano w ilości kominów)), kształt cały tchnący potęgą i tą niezrównaną pięknością, jaką szybkobieżny okręt wojenny posiada — oto krótka charakterystyka okrętu Rzeczypospolitej Polskiej „Grom". A co ważniejsze, że duża część jego wyposażenia i oporządzenia wewnętrznego wykonana została w zakładach i warsztatach krajowych, rękoma polskich inżynierów, rzemieślników i robotników. Urządzenia wewnętrzne, pokładowe, elektrotechniczne, optyczne i teletechniczne, niektóre maszynowe nawet — wszystko to pochodzi z Polski, gdzie przemysł okrętowy powoli acz stale się rozwija. Gdyby nieco więcej zamówień, no i oczywiście budowa z czasem przeniesiona do Gdyni, na stocznię marynarki wojennej, kwestja bezrobocia uległaby u nas znacznej poprawie.

Była godzina 13 minut 10, kiedy pani Wanda Poznańska, małżonka konsula generalnego Rzeczypospolitej w Londynie, przecięła na stoczni w Cowes symboliczną wstęgę łączącą okręt



Kontrtorpedowiec „Grom" na stoczni

z lądem. Pękła z hukiem, na dobrą wróżbę, tradycyjna butelka szampana, rozbijając się o stromy dziób okrętu. Rozległy się dźwięki hymnu polskiego, granego przez orkiestrę pułku Hampshire. I powoli a majestatycznie wielki, przybrany banderami narodowemi, kadłub zaczął zsuwać się do wody, przy akompanjamencie huraganu oklasków i okrzyków. Aż dotknąwszy jej, zahamowany przemyślnym systemem łańcuchów i lin, a holownikami ustawiony wzdłuż koryta rzeki, noszącej malownicze miano Medina, kołysał się już lekko i spokojnie u nadbrzeża, pod olbrzymim żórawiem, który kończyć będzie montaż okrętu. Skromne przyjęcie, w czasie którego wzniesiono zdrowie króla angielskiego i Pana Prezydenta Rzplitej, oraz wygłoszono kilka serdecznych, treściwych przemówień, zakończyło uroczystość, na której polską marynarkę wojenną reprezentował jej najwyższy dowódca kontr-admirał Świrski, brytyjską zaś komandor Woodhoose. Miłym i pożądanym gościem był ambasador Jego Królewskiej Brytyjskiej Mości w Warszawie — sir Howard William Kennard. Okręt wykonano pod nadzorem komisji polskiej, na której czele stał kmdr. inż. Rymszewicz, niejako duchowy ojciec nowego okrętu.

Tak tedy Polska powiększyła się znów o zgórą 1000 metrów kwadratowych ,boć każdy okręt pod własną banderą pływający, to cząstka ziemi naszej. Wślad za nim podążą niebawem — taka sama „Błyskawica", stawiacz min „Gryf", oraz dwie wielkie łodzie podwodne. Widomy znak, że Polska na morzu rośnie nietylko w gospodarczym znaczeniu, ale też rozwija swe siły. Przecież wszelki handel morski, wszelka polityka na światową skalę zakrojona, znaleźć musi oparcie o silną marynarkę wojenną. Inaczej podobni będziemy do tego chłopa, który pełen złota wór sam i bezbronny przez las pełen zbójców niesie.

Jakie znaczenie posiada w życiu państwa marynarka wojenna, widzimy to choćby z ostatnich wydarzeń dziejowych. Włochy dzięki swej marynarce uzyskały olbrzymie państwo kolonjalne ,albowiem nikt inny tylko ta właśnie marynarka pozwoliła im zawojować je bez przeszkód, a także samem swem istnieniem powstrzymała niechętną Włochom Anglję od wszelkich ostrzejszych protestów. Wprawdzie flota brytyjska, znacznie silniejsza, dałaby sobie w końcu rady z okrętami włoskimi, — jednak taka wojna ze zdecydowanym, odważnym i gotowym na wszystko przeciwnikiem, kosztowałaby bardzo drogo. Gra nie warta była świeczki, to też rząd angielski wolał raczej dać spokój, niż wdawać się w krwawą i kosztowną awanturę. Marynarka włoska odegrała więc bez jednego wystrzału podwójną rolę: twórczą w dziedzinie kolonjalnej, hamującą zaś w stosunku do zakusów przeciwnika.

I teraz mamy żywy przykład w Hiszpanji, co znaczy marynarka wojenna i jakie korzyści z niej w czasie pokoju osiągnąć można. Otóż — prawie wszystkie większe państwa, posiadające floty, wysłały do portów hiszpańskich swoje okręty wojenne, dla ochrony życia i mienia własnych obywateli. To też zamieszkali w Hiszpanji Anglicy, Francuzi, Włosi, Niemcy, a nawet Szwedzi czy Holendrzy, czują się bezpieczni pod opieką dział okrętów wojennych swych państw. Natomiast obywatele krajów floty nieposiadających, zdani są na łaskę i niełaskę obcych i nierzadko paść mogą ofiarą walk wewnętrznych. Upomnienie się o ich krzywdy, już po szkodzie, nie będzie miało żadnego znaczenia, jeśli na poparcie tych żądań nie stanie siła zbrojna, którą tylko marynarka zagranicą dostarczyć może.

To też powiększenie polskiej marynarki wojennej o „Groma", „Błyskawicę", „Gryfa" i obie łodzie podwodne — jest widomym znakiem, że i u nas prawdę tę zrozumiano. Bylebyśmy tylko wytrwali w pracy, i w myśl hasła rzuconego przez nieodżałowanej pamięci Generała-Prezesa. niezmordowanie a z zapałem do stworzenia polskiej potęgi na morzu parli. Wówczas niezawodnie staniemy się nietylko wielkim i potężnym państwem, ale także szczęśliwym i bogatym narodem.

Co powinniśmy wiedzieć o kompasie

Wynalezienie kompasu należy niewątpliwie do zdarzeń epokowych w dziejach rozwoju kultury ludzkiej. Niestety historja nie przekazała nam żadnych śladów kto i kiedy dokonał tego wynalazku. Często mówi się, że właściwości magnesu były znane w Chinach **na 1000 lat przed Narodzeniem Chrystusa.** Mówi się także, że Chińczycy przy pomocy magnesu ustalali kierunek jazdy podczas dokonywania wypraw na Cejlon, jak również i o tem, że od Chińczyków przejęli ten wynalazek Arabowie, a Europa zapoznała się z właściwościami magnesu za pośrednictwem Arabów, podczas prowadzenia z nimi wojen krzyżowych.

Domysły te są bardzo prawdopodobne, lecz niestety nie są potwierdzone żadnemi dokumentami historycznemi. Tak samo zresztą nikt nie może wskazać dokładnej daty, kiedy właściwości magnesu stały się znane w Europie. Pierwsze wzmianki o używaniu kompasu spotykamy w pieśniach niejakiego Guiot Provins'a z początku **XII stulecia.** Wspomina on tam o strzałce natartej czarnym (magnesowym) kamieniem, owiniętej w słomę, która pływając w naczyniu z wodą wskazywała jednym końcem zawsze w kierunku gwiazdy polarnej, bez względu na porę dnia i nocy, oraz stanu zachmurzenia nieba. W tejże pieśni jest wzmianka o potępieniu tego wynalazku przez pewne sfery (czyżby podejrzewano ten, tak jeszcze wtedy prymitywny, instrument podróżniczy o współdziałanie z szatanem). W każdym razie dokument ten wskazuje na to, że właściwości magnesu były już znane w Europie w początkach XII wieku. Wiadomość tę potwierdzają i inne źródła, które wskazują, że Wenecjanie używali już w tym czasie sztabek magnesowych, oprawionych w drzewo lub korek, które pływając w naczyniu z wodą lub zawieszone na nitce w połowie swojej długości — służyły jako drogowskazy przy odbywaniu dalszych rejsów morskich. Jest rzeczą oczywistą, że tak skonstruowany kompas był instrumentem bardzo prymitywnym i przy znaczniejszem rozkołysaniu morza praktycznego zastosowania mieć nie mógł. Kompas udoskonalony t. j. ze sztabką nałożoną na ostry szpic igły i z przymocowanym do nie kartonem, jest znany dopiero **od XIV stulecia.** To udoskonalenie (wsadzenie sztabki magnesowej na igłę) było zdarzeniem niezmiernie ważnem w historji kompasu, bowiem kompas taki w zasadzie niczem nie różni się od używanych w czasach obecnych. Dlatego też Włosi wiodą zacięty spór z Anglikami o to, kto pierwszy wpadł na ten szczęśliwy pomysł.



Podział kartonu kompasowego na rumby.

Holendrzy zaś utrzymują, że oni pierwsi przytwierdzili do sztabki kartonik z podziałem na rumby. Zupełnie pewnych i ścisłych danych co do osoby wynalazcy ulepszonego kompasu historja również nam nie przekazała, chociaż jest rzeczą bardzo prawdopodobną, że był nim Włoch Flawiusz Joi. Od tego czasu kompas wchodzi w skład przyrządów nautycznych każdego statku udającego się w dalszy rejs, jako instrument nieodzownie potrzebny. Jest rzeczą pewną, że obok nadzwyczajnej odwagi, silnej woli i wiary w swoje założenia o kulistości ziemi, Krzysztof Kolumb jedynie dzięki posiadaniu kompasu mógł przeprawić się na swojej karawelli przez Atlantyk, odkrywając w roku 1492 kontynent Ameryki. Data ta zapoczątkowała w dziejach rozwoju kultury ludzkiej nową erę. Od tego to bowiem czasu rozpoczyna się prawdziwy wyścig narodów europejskich po skarby za oceanem, co pociąga za sobą rozwój techniki budownictwa okrętowego, rozwój żeglugi transoceanicznej, odkrycie Ameryki wstrząsnęło Europą i zapoczątkowało złoty wiek zwany wiekiem odrodzenia. A w tem wszystkiem kompas — ten niepozorny i mało skomplikowany instrument — odegrał rolę zasadniczą.

Kompas daje możność określania kursu okrętowego, jak również możność określania położenia innych przedmiotów względem okrętu. Składa się

ch z namagnesowanej stalowej sztabki, w którą wstawiony jest w jej środku kawałeczek agatu. Sztabka w miejscu umieszczenia agatu, podparta jest igłą stalową, przytwierdzona prostopadle do dna kociołka wypełnionego spirytusem i zawieszonego na kardanie (dla usunięcia wpływu kołysania się statku). Na kociołku wymalowana jest kreska, znajdująca się równolegle do wzdłużnej osi statku, a do sztabki magnesowej przytwierdzony jest kartonik z wyrysowaną t. zw. „różą wiatrów" t. j. z podziałem obwodu na 32 części, zwanych rumbami. (1 rumb = 11,15°). Każdy rumb ma swoją nazwę (używamy nazw holenderskich), zasadniczy jednak podział „róży" odpowiada 4 częściom świata. I tak rumby te nazywają się: I N — nord (północ); II S — sude (południe); III O — ost (wschód); IV W — west (zachód). Gdy statek skierowany jest dziobem dokładnie na północ, kartonik kompasu ustawia się tak, że znak „N" i kreska na kociołku kompasowym leżą na jednej linji. Przy kierowaniu statkiem według wskazań kompasu należy pamiętać, że kartonik kompasu nie zmienia swego położenia, a obraca się zawsze statek.

Późniejsze badania uczonych wskazały, że kompas nigdy nie wskazuje dokładnie kierunku, w którym położone są bieguny osi ziemskiej, a jedynie kierunek zbliżony do niego, bowiem bieguny magnetyczne, chociaż są im bliskie, leżą jednak dokładnie w punktach biegunów geograficznych. Odchylenie południka magnetycznego, wyznaczonego przez kompas, od południka geograficznego nazywa się „deklinacją" kompasu i przy obliczeniach położenia statku na kuli ziemskiej trzeba wprowadzić poprawkę na „deklinację". Zresztą na wszystkich mapach morskich (mapy Mercatora) jest podawana deklinacja kompasu.

Przy posługiwaniu się kompasem na statku musimy także uwzględniać błąd, wynikający z oddziaływania żelaza, znajdującego się w pobliżu (kadłub statku, ładunek etc). Taki błąd we wskazaniach kompasu nazywa się jego „dewjacją" i oczywiście także musi być uwzględniony przy dokonywaniu obliczeń położenia statku. Dewjację kompasu okrętowego ustala się w sposób bardzo prosty. W pobliżu każdego niemal portu (np. na Helu) ustawione są na lądzie znaki, wskazujące dokładnie kierunki ustalone przez kompas niepodlegający wpływom ubocznym. Sterując np. na dwa znaki „N" i „S" można z wystarczającą dokładnością określić dewjację kompasu okrętowego i później brać odpowiednią poprawkę przy dokonywaniu obliczeń.

Jak widzimy kompas jest przyrządem prostym, lecz w żegludze morskiej niezbędnym.

F. M.

Rozmowa z Czytelnikami

Z. M. Puławy. Pisze Pan, że wspólnie z przyjaciółmi wybudował Pan żaglówkę, którą dopłynęli Panowie do Gdyni i mieli zamiar odbyć podróż morską zagranicę. Przeszkodziło temu stanowisko Urzędu Morskiego, który nie pozwolił Panom na wyruszenie w dalszą morską podróż. Uważają Panowie, że stanowisko Urzędu Morskiego było zbyt surowe. Niestety. Urząd Morski miał całkowitą słuszność, wydając tego rodzaju decyzję. Warunki żaglowania po morzu są zupełnie inne niż po wodach śródlądowych. Bezpieczeństwo na morzu wymaga odmiennych cech konstrukcyjnych jachtu. Gdyby nawet Panowie chcieli odbywać podróż po wodach przybrzeżnych, wzdłuż brzegu morskiego, to podróż Panów miałaby charakter podróży lądowej, wymagającej paszportu zagranicznego i pozwolenia wjazdu na teren tych państw, dokąd musieliby Panowie ewentualnie szukać schronienia na wypadek awarji czy niepomyślnych warunków żeglowania. Dla przykładu przypominamy tylko, że były już tego rodzaju wypadki, gdzie żaglówki wbrew zakazom Urzędu Morskiego wychodziły w dalszą podróż morską. Kończyło się to zawsze awarją i kłopotami naszych poselstw zagranicą.

P. „Aleksandra" — Warszawa. Pragnie Pani mieć całkowitą gwarancję niezatapialności swego kajaka, by spokojnie móc na nim pływać, pyta Pani jak to uczynić?

Istotnie, zagadnienie bezpieczeństwa jest ważne i dobrze bywa jeśli pływający na kajaku ma całkowite zaufanie do swej łodzi.

Otóż kajak można uczynić niezatapialnym jeśli w dziobie i na rufie wmontować blaszane zbiorniki powietrzne. Zbiorniki te najlepiej zrobić z blachy cynkowej. Zwracamy uwagę, iż zbiorniki, o których mowa zajmą najbardziej nieużyteczną część łodzi, a zagwarantują jej niezatapialność. Zbiorniki blaszane można zastąpić gumowemi (do nabycia w składach sportowych), które przed użyciem należy napompować.

Pamiętać również trzeba, iż przy przewróceniu się kajaka nie należy od niego odpływać, lecz trzymać się go lekko, starając się jednocześnie dopłynąć do brzegu, lub czekać na pomoc.

(w)

Z wybrzeża i morza

PRÓBNY ALARM NA MORZU. Ciekawe próby przeprowadziły ostatnio polskie linje żeglugowe. Celem stwierdzenia gotowości pasażerów do ratowania się na wypadek katastrofy statku na morzu, urządzono na polskich transatlantykach próbne alarmy. Próby te wykazały, że turyści doskonale orjentują się w przepisach ratunkowych i, zgromadziwszy się koło szalup, czekali na dalsze zarządzenia kapitanatu okrętu.

PODRÓŻE SZKUNERA „ZAWISZA CZARNY". Harcerski szkuner-jacht „Zawisza Czarny" odbył w ciągu miesiąca lipca podróż po Bałtyku, odwiedzając m. i. porty: Karlskrona, Visby, Haapsal i Hangö dla złożenia wizyt szwedzkim, estońskim i fińskim żeglarzom i harcerzom. W drodze do Haapsalu jacht przebył na morzu 24-godzinny silny sztorm. Załoga szkunera składa się z 50 harcerzy pod dowództwem gen. Marjusza Zaruskiego. Obecnie jacht harcerski „Zawisza Czarny" odbywa z młodymi żeglarzami drugi wakacyjny rejs na trasie: Gdynia —Kopenhaga, Oslo, Göteborg, Naxow.

OGÓLNE OBROTY PORTU GDYŃSKIEGO ZA MIESIĄC LIPIEC R. B. wyniosły przeszło 637 i pół tysiąca ton, z czego na obrót zamorski przypada prawie 628 tysięcy ton. W porównaniu zatem z czerwcem r. b. ogólne obroty portu gdyńskiego wzrosły o przeszło 73 tysiące ton. Wzrost obrotów portu wykazuje również porównanie cyfr za pierwsze półrocze r. b. z cyframi tego samego okresu r. ub. Wzrost ten wyraża się 3.1%.

BANDERA POLSKA NA PIERWSZEM MIEJSCU. Po raz pierwszy od chwili powstania portu gdyńskiego, w miesiącu lipcu r. b. bandera polska zajęła pierwsze miejsce. W tym czasie weszło do portu gdyńskiego i wyszło zeń na morze ogółem 798 statków o łącznej pojemności ponad 850 tysięcy t. r. n., z czego na 118 statków polskich, które przeszły przez port, przypada ponad 186 i pół tysiąca t. r. n. Przesunięcie się bandery polskiej na pierwsze miejsce przed banderą szwedzką, która dotychczas zawsze przodowała w porcie gdyńskim, tłumaczy się ożywionym ruchem wycieczkowym dużych statków transatlantyckich „Piłsudski", „Batory" i „Kościuszko".

W pierwszem półroczu r. b. w porównaniu do tego samego okresu r. ub. ruch statków w porcie gdyńskim wzrósł o 7.6%.

RUCH PASAŻERSKI W PORCIE GDYŃSKIM. Ożywiony ruch turystyczny polskich statków transatlantyckich wpływa również na rozwój morskiego ruchu pasażerskiego przez port gdyński, który wyniósł w lipcu ogółem 10.168 osób. Jest to ogromne wzmożenie ruchu pasażerskiego w porównaniu z ubiegłemi miesiącami. W ciągu pierwszych sześciu miesięcy r. b. mianowicie przejechało ogółem przez port gdyński ponad 11.000 osób, co i tak w stosunku do tego samego okresu r. ub. oznacza wzrost o przeszło 51%.

POLSKIE POŁOWY DALEKOMORSKIE. W końcu czerwca wyruszyła z Gdyni na połowy śledzi na Morzu Północnem ostatnia partja statków Tow. „Mewa". Pierwsze statki flotylli rybackiej tego towarzystwa wypłynęły już w początku maja. Bazą polskiego rybołówstwa dalekomorskiego jest port holenderski Scheveningen, gdzie są składy złowionych śledzi, przeznaczonych dla Polski, jak również ognisko dla rybaków polskich, stanowiących załogę lugrów „Mewy". Zakończenie tegorocznego sezonu przewidywane jest na styczeń 1937 roku.

NOWY BASEN W PORCIE GDYŃSKIM. Ostatnio został już ukończony i oddany do użytku nowy basen, który ma służyć sportom żeglarskim. Basen ten w myśl decyzji p. Ministra Przemysłu i Handlu nazwany został basenem im. Ministra Becka.

HANDLOWA FLOTA ŚWIATOWA. Według ogłoszonych ostatnio danych tonaż ogólny światowej floty handlowej przy uwzględnieniu tylko jednostek powyżej 100 t. r. b. wynosił w końcu czerwca r. b. ponad 65 t. r. b., z czego na tonaż parowy i motorowy przypada 64 miljardy t.r.b. Flota żaglowa wykazuje stały zanik, spada również tonaż parowców, wzrasta natomiast stale tonaż motorowy. Pierwsze miejsce w światowej flocie handlowej zajmuje oczywiście W. Brytanja z dominjami. do której należy prawie 1/3 ogólnego tonażu, na drugiem miejscu stoją Stany Zjednoczone, na trzeciem Japonja, na czwartem Norwegja, a na piątem Niemcy. W. Brytanja również najwięcej buduje nowych jednostek handlowych, na drugiem miejscu za nią stoją natomiast Niemcy. Największy jednak statek buduje obecnie Holandja, gdzie buduje się parowiec o tonażu, który przekroczy znacznie 30 tysięcy t. r. b. Ciekawem jest również, że coraz więcej buduje się t. zw. statków tankowych, które służą jedynie do przewożenia paliwa płynnego. Jedna trzecia budowanego obecnie tonażu przypada właśnie na statki tankowe.

Do dnia 25-go sierpnia 1936 r. zebrano na F.O.M w gotówce i papierach wartościowych zł. 4.366.681.73

Rozrywki umysłowe



9	3	4
12	9	2
6	7	10
4	11	13
14	7	1
16	5	7
12	15	8
17	9	7
5	1	3

6. ARYTMOGRAF

Posługując się podanym poniżej kluczem pomocniczym, należy zamienić liczby (umieszczone na rysunku) na litery, które, odczytane następnie w podanej kolejności „poziomo" — utworzą tegoroczne **hasło „Święta Morza"**.

6, 12, 13, 15 = liczebnik główny.

4, 1, 3, 9 = głośny szmer, szelest, hałas.

11, 7, 5, 8 = prawem przepisana waga szlachetnego metalu w monecie.

16, 17, 14, 2, 10 = łodyga ziela; chwast, uschła roślina.

„Wirenel" (Waszawa).

Za rozwiązanie arytmografu Redakcja „Polski na Morzu" przeznacza 5 wartościowych nagród książkowych. Termin nadsyłania rozwiązań z Nr. 7 upływa **28 września b. r.** Rozwiazania należy nadsyłać pod adresem Redakcji z dopiskiem: **„ROZRYWKI UMYSŁOWE".**

ROZWIĄZANIA

„Polska na Morzu" Nr. 5 — Maj 1936.

4. UZUPEŁNIANKA

Wyrazy czteroliterowe: Epos, rota, dola, kosz, okaz, rasa, Anna, raca, Roma, tora, kora, koza, ruda.

Wyrazy pięcioliterowe: Nepos, grota, dolar, koszt, pokaz, prasa, manna, praca, Roman, stora, koran, kozak, gruda.

Środkowe litery tych wyrazów dają:

„POLSKA NA MORZU".

Uzupełniankę bezbłędnie rozwiązało 115 osób. W rezultacie nagrody książkowe otrzymuja pp.:

1) **Królówna H.** — Kutno, 4 kl. Szkoła Handlowa.
2) **Kowalska Aniela Cz.** — Warszawa, ul. Nowolipki Nr. 10 m. 7.
3) **Bukolt Bernard** — Bydgoszcz, ul. Pierackiego 15.
4) **Martuszewski Edward** — Działdowo, ul. Hallera 10.
5) **Klęczek Marjan** — Kraków, D.O.K.P., ul. Błich 9 I p.

Nagrody niebawem wysyłamy przez pocztę.

PRENUMERATA ROCZNA 2 ZŁOTE

Adres redakcji i administracji: Warszawa, Widok 10, telefony: red. 290-95, admin. 6-99-66.

WYDAWCA: Liga Morska i Kolonjalna. Redaktor: **Henryk Sikorski.**

Druk. Zakł. Graf. „Dom Prasy", S. A., Warszawa, Marszałkowska 3.